Opłata pocztowa uiszczona ryczałtem.



DZIENNIK URZĘDOWY
MINISTERSTWA KOMUNIKACJI.

Rok XX Warszawa, 7 marca 1938 r. Nr 20.

SPIS TREŚCI:

CZĘŚĆ A.

DZIAŁ RUCHU KOLEJOWEGO.

199.

Zarządzenie Ministra Komunikacji z dnia 18 lutego 1938 r. w sprawie uzupełnienia „przepisów o skróconych adresach liczbowych" nr R 18.

§ 1.

Przepisy o skróconych adresach liczbowych (nr R 18) zatwierdzone rozporządzeniem Ministra Komunikacji z dnia 14/IV. 1930 r. nr IV/1/2955/30 (Dz. Urz. M. K. z 1930 r. poz. 112) z późniejszymi zmianami, uzupełnia się jak następuje:

W adresie liczbowym nr 70 w rubryce „otrzymują" dopisać słowa: „Najbliższy posterunek policji".

§ 2.

Zarządzenie niniejsze wchodzi w życie z dniem ogłoszenia.

Nr R. O. VI. 250/5.

DZIAŁ BUDOWY I UTRZYMANIA KOLEI.

200.

Zarządzenie Ministra Komunikacji z dnia 10 lutego 1938 r. o wydaniu „Przepisów Tymczasowych o pogotowiach teletechnicznych i sygnałowych na P.K.P."

Na podstawie art. 4 ust. (7) ustawy o zakresie działania Ministra Komunikacji (Dz. U. R. P. z 1924 r. nr 57 poz. 580) zarządzam co następuje:

Zakres działania i organizacji pogotowi teletechnicznych i sygnałowych na P.K.P. regulują „Przepisy Tymczasowe o pogotowiach teletechnicznych i sygnałowych na P.K.P.", które ukazują się równocześnie w osobnym wydaniu."

Nr U. Z. V. 85/4.

201.

Zarządzenie Ministerstwa Komunikacji z dnia 5 lutego 1938 r. w sprawie uzupełnienia „Przepisów Sygnalizacji na Kolejach Polskich" nr E 1.

W Przepisach sygnalizacji nr E 1 należy wprowadzić następujące uzupełnienia:

1) W dziale III. Semafory z tarczą ostrzegawczą, odnoszącą się do następnego semaforu na str. 28a umieścić następujące sygnały:

Semafory świetlne trzystawne.

Sygnał 1: „Stój"

Dzienny i nocny.



Sygnał 3: „Dalszy semafor wskazuje sygnał 1 „Stój"

Dzienny i nocny.



Sygnał 2a: „Wolna droga"

Dzienny i nocny.



2) § 3 na str. 21 otrzymuje następujące brzmienie:

„§ 3. Semafory z tarczą ostrzegawczą, odnoszącą się do następnego semaforu.

1. Semafor z tarczą ostrzegawczą, odnoszącą się do następnego semaforu, otrzymuje się przez umieszczenie tarczy ostrzegawczej na słupie semaforu poniżej jego ramion, jeżeli chodzi o semafory ramienne, lub poniżej latarń jeżeli chodzi o semafory świetlne.

2. Przed tarczą ostrzegawczą, umieszczoną na słupie semaforu, ustawia się wskaźnik 1 (Dodatek 1 do Przepisów sygnalizacji).

3. Na liniach, posiadających samoczynną blokadę liniową z semaforami świetlnymi, zamiast semaforów odstępowych z tarczą ostrzegawczą, odnoszącą się do następnego semaforu, stosuje się semafory trzystawne, które służą do dawania sygnałów 1, 3 i 2a".

Nr U. Z. II.-27/3.

DZIAŁ ZASOBÓW KOLEJOWYCH.

202.

Okólnik Ministerstwa Komunikacji z dnia 21 lutego 1938 r. nr 19 w sprawie warunków technicznych dostawy szczotek.

W warunkach technicznych dostawy szczotek druk P.K.P. ser. Z nr 243 zatwierdzonych w dniu 27.VI. 1931 r. wprowadza się następujące uzupełnienie:

„Do wyrobu wszystkich gatunków szczotek może być stosowane drzewo olszowe i brzozowe narówni z drzewem bukowym".

Nr M Z. IX. 902/8.

203.

Okólnik Ministerstwa Komunikacji z dnia 31 stycznia 1938 r. nr 20 w sprawie wysokości domieszki wełny krajowej w wyrobach wełnianych.

Minister Rolnictwa i Reform Rolnych ustalił wysokość domieszki wełny krajowej w wyrobach wełnianych wykonywanych dla instytucyj rządowych na 60%.

W związku z rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 29 stycznia 1937 r. o dostawach i robotach na rzecz Skarbu Państwa, samorządu oraz instytucyj prawa publicznego (§ 2 p. 1), we wszystkich nowozawieranych umowach na dostawę wyrobów wełnianych dla P.K.P. należy zastrzegać domieszkę wełny krajowego pochodzenia w wysokości przynajmniej 60%.

Nr MZ. X. 931. 5/38.

DZIAŁ DRÓG KOŁOWYCH.

204.

Okólnik Ministerstwa Komunikacji z dnia 23 lutego 1938 r. nr 21 w sprawie administrowania nieruchomościami stanowiącymi przynależność dróg państwowych, oraz ich używania i oddawania do użytkowania.

Ażeby ujednostajnić normy administrowania nieruchomościami, stanowiącymi przynależność dróg państwowych (budynki i grunta drogowe), oraz zasady ich używania i oddawania do użytkowania, podaję poniżej następujące wyjaśnienia i wskazówki:

I. Administracja.

Nieruchomości drogowe (budynki i grunta drogowe) stanowią, zgodnie z postanowieniem art. 3 ustawy z dnia 10 grudnia 1920 r. o budowie i utrzymaniu dróg publicznych (Dz. U. R. P. z 1921 r. nr 6, poz. 32), przynależność dróg państwowych.

Zarządzanie tymi nieruchomościami i ich używanie—w powiatach, w których administracja drogowa jest prowadzona na zasadach instrukcji z dnia 11 sierpnia 1928 r., dotyczącej województw: krakowskiego, lwowskiego, stanisławowskiego i tarnopolskiego (Monitor Polski nr 202, poz. 453), albo też instrukcji z dnia 9 listopada 1929 r., dotyczącej województw: warszawskiego, łódzkiego, kieleckiego, lubelskiego, białostockiego, wileńskiego, poleskiego, nowogródzkiego i wołyńskiego (Monitor Polski nr 298, poz. 701) — należy, w myśl § 21 powołanych instrukcji, do właściwych powiatowych związków samorządowych (powiatowych zarządów drogowych).

Używanie przez powiatowe związki samorządowe (powiatowe zarządy drogowe) tych nieruchomości, które, jak wskazuje przepis § 23 wymienionych wyżej instrukcji, pozostają nadal własnością Skarbu Państwa, powinno odbywać się zgodnie z ich przeznaczeniem do potrzeb drogowych.

Jedynie w wyjątkowych przypadkach, kiedy te nieruchomości są czasowo niepotrzebne ze względu na utrzymanie dróg, można je na pewien czas oddawać na inne cele, po odpowiednim uzasadnieniu tego przez powiatowe zarządy drogowe. Rozstrzyganie składanych w tym względzie przez powiatowe zarządy drogowe wniosków i wydawanie decyzji w tym zakresie należy do kompetencji PP. Wojewodów.

W związku z podanym wyżej wyjaśnieniem, że nieruchomości drogowe jako przynależność dróg, podlegają zarządowi powiatowych związków samorządowych (powiatowych zarządów drogowych), zaznaczam, iż do nieruchomości tych nie odnosiło się rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 30 kwietnia 1924 r. w sprawie budynków państwowych (Monitor Polski nr 111, poz. 319), ani też nie odnosi się rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 28 stycznia 1934 r. o opłatach za mieszkania zajmowane przez funkcjonariuszów państwowych w budynkach państwowych, przez Skarb Państwa wynajmowanych lub administrowanych (Dz. U. R. P. nr 10, poz. 82).

Natomiast do administrowania powyższymi nieruchomościami należy stosować zasady, podane w dalszych rozdziałach niniejszego okólnika. Nadto powiatowe zarządy drogowe, jako organa powiatowych związków samorządowych, powinny prowadzić w dziale nieruchomości

drogowych: 1) „księgi nieruchomego inwentarza drogowego" i 2) „księgi użytkowników nieruchomości drogowych", według wzorów, podanych w okólniku Ministra Komunikacji z dnia 5 kwietnia 1937 r. nr 184 (Dz. U. M. K. nr 35, poz. 299), oraz kierować się wskazówkami niniejszego okólnika.

II. Używanie i użytkowanie.

Zasady obowiązujące przy określaniu warunków używania i użytkowania nieruchomości dróg państwowych.

A. Budynki mieszkalne.

1. Dróżnicy otrzymują mieszkania w budynkach drogowych bezpłatnie; za to nie otrzymują dodatku mieszkaniowego, określonego okólnikiem Ministerstwa Robót Publicznych z dnia 28.XI. 1931 roku nr I-2970/31.

2. Kierownicy powiatowych zarządów drogowych, nadzorcy dróg i mostów, kierowcy maszyn drogowych oraz inne osoby należące do personelu drogowego uiszczają, bez względu na stosunek służbowy (stały, prowizoryczny, kontraktowy), opłaty za mieszkanie, obliczane w sposób taki, jak się oblicza opłaty na podstawie rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 28 stycznia 1934 r. o opłatach za mieszkania, zajmowane przez funkcjonariuszów państwowych w budynkach państwowych, przez Skarb Państwa wynajmowanych lub administrowanych (Dz. U. R. P. nr 10, poz. 82).

Do tak obliczonej opłaty należy stosować, dopóki się pobiera specjalny podatek od wynagrodzeń, wprowadzony dekretem Prezydenta Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 14 listopada 1935 r. (Dz. U. R. P. nr 82, poz. 503), obniżkę 15-procentową albo 10-procentową taką, jak obniżka wskazana w dekrecie Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 14 listopada 1935 r. (Dz. U. R .P. nr 82, poz. 504).

Opłata za mieszkanie obliczona w powyższy sposób nie może przenosić 15% zasadniczego uposażenia pracownika wraz z dodatkiem miejscowym przez niego pobieranym.

Jeżeli pracownik pobiera dodatek mieszkaniowy, opłaty za mieszkanie nie oblicza się na zasadach wyżej podanych, lecz pobiera się ją w wysokości dodatku mieszkaniowego.

3. W stosunku do osób nie należących do personelu drogowego, lecz korzystających z budynków, czasowo niepotrzebnych do użytku drogowego, opłaty należy obliczać również na zasadach podanych wyżej w p. 2, lecz bez brania pod uwagę wysokości dochodu osobistego używającego.

W razie używania takich budynków przez urzędy państwowe, opłat nie należy pobierać, opłaty zaś za budynki oddane w używanie związkom samorządowym na szpitale, cele kulturalno-oświatowe oraz społeczno-opiekuńcze, mogą być zniżone nawet do wysokości drobnej opłaty. Wtedy jednak koszt naprawy i utrzymania tych nieruchomości, oraz wszystkie ciężary, wypływające z tytułu własności danej nieruchomości, obciążają używających te nieruchomości.

Wysokość opłat, według norm wyżej podanych, wyznaczają komisyjnie wydziały powiatowe z udziałem kierownika powiatowego zarządu drogowego i architekta powiatowego.

B. Budynki gospodarcze.

1. Za używanie przez dróżników budynków gospodarczych, należących do budynków mieszkalnych bezpłatnie przez nich używanych, nie pobiera się żadnych opłat dodatkowych.

2. Inne osoby za używanie budynków gospodarczych, do których zalicza się garaże, stajnie, obory, śpichlerze, szopy, stodoły, składy i magazyny, uiszczają dodatkowe opłaty w wysokości, zależnej od wartości tych budynków i ich położenia.

Wysokość tych opłat wyznaczają komisyjnie wydziały powiatowe jak od budynków mieszkalnych, w sposób określony w punkcie A ustępu II.

Za strychy, piwnice, drwalnie (przy mieszkaniu) nie pobiera się opłaty.

C. Place, pola orne, sady, ogrody, pastwiska, pasy przydrożne.

1. Nie pobiera się żadnych opłat dodatkowych za użytkowanie przez dróżników ogrodów, sadów i pola ornego itp. przydanych im do użytkowania przy budynkach drogowych przez nich zajmowanych, jeżeli powierzchnia przedmiotu nie przenosi 1 ha.

2. Za użytkowanie gruntu większego niż 1 ha pobiera się od dróżnika opłatę dodatkową; opłaty za grunty należące do budynków mieszkalnych uiszczają również wszyscy inni pracownicy służby drogowej, mianowicie za każdy 1 m^2 bez względu na wielkość powierzchni w wysokości, zależnej od położenia, wartości, rodzaju i przeznaczenia gruntu.

Za sad owocowy pobiera się opłatę obliczoną od każdego owocującego drzewa i od powierzchni gruntu pod sadem.

Wysokość opłat od gruntów określają komisyjnie wydziały powiatowe z udziałem kierownika powiatowego zarządu drogowego i komisarza ziemskiego.

3. Oddawanie do użytkowania gruntów drogowych osobom nie należącym do służby drogowej może się odbywać zasadniczo tylko na podstawie ofert. Udział w przetargu mogą brać również pracownicy służby drogowej. Jeżeli oddanie na podstawie ofert jest niemożliwe z powodu położenia gruntu lub innych przyczyn, opłatę za użytkowanie należy określić w sposób podany wyżej w p. 2.

Opłatę za grunt położony w obrębie miast należy pobierać w wysokości, obliczonej odpowiednio do opłat pobieranych przez zarządy miast.

III. Dochody z nieruchomości.

Dochody z opłat za używanie i użytkowanie nieruchomości dróg państwowych należy zarachowywać na budżet dochodowy Państwowego Funduszu Drogowego.

Opłaty powinny być uiszczane przez używających i użytkowników bezpośrednio do Pocztowej Kasy Oszczędności na rachunek Państwowego Funduszu Drogowego właściwego urzędu wojewódzkiego w ciągu miesiąca za każdy miesiąc używania czy też użytkowania.

IV. Okólnik niniejszy obowiązuje od dnia 1 kwietnia 1938 r., jeżeli zaś chodzi o nieruchomości, których terminowe umowy wygasają po tym terminie, od terminu wygaśnięcia umowy.

W terminie wyżej podanym przestają obowiązywać następujące okólniki:

1. Ministerstwa Robót Publicznych z dnia 8.II. 1927 r. nr XI-3141/26 w sprawie ściągania opłat od personelu drogowego za użytkowanie budynków drogowych; [1])

2. Ministerstwa Robót Publicznych z dnia 12.XII. 1930 r. nr XI-1554 w sprawie mieszkań służbowych dla pracowników drogowych i dochodów z przynależności drogowych; [2])

3. Ministerstwa Robót Publicznych z dnia 8.IV. 1931 r. nr XI-339 w sprawie interpretacji § 21 i 25 Instrukcji z dnia 9.XI. 1929 r. w sprawie organizacji administracji drogowej (w części pierwszej; część druga została skasowana okólnikiem z dnia 26 kwietnia 1937 r. nr 228 w sprawie pokrywania kosztów utrzymania personelu i biur powiatowych zarządów drogowych (Dz. Urz. M. K. nr 48 poz. 431); [3])

4. Ministra Robót Publicznych z dnia 24.VIII. 1931 r. nr XI-3132 w sprawie używania domów drogowych należących do dróg państwowych. [4])

Nr DR-39-4/3/37.

205.

Okólnik Ministerstwa Komunikacji z dnia 17 lutego 1938 r. nr 22 w sprawie przekazywania państwowych gruntów leśnych na cele dróg publicznych.

Ministerstwo Komunikacji podaje do wiadomości okólnik Ministerstwa Rolnictwa i Reform Rolnych (Naczelnej Dyrekcji Lasów Państwowych) z dnia 31 stycznia 1938 r. w sprawie przekazywania państwowych gruntów leśnych na cele dróg publicznych.

Nr DR-55-2/1.

Załącznik do Okólnika Ministerstwa Komunikacji z dnia 17 lutego 1937 nr 22.

Okólnik Ministerstwa Rolnictwa i Reform Rolnych w sprawie przekazywania państwowych gruntów leśnych na cele dróg publicznych.

W dekrecie Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 30 września 1936 roku o państwowym gospodarstwie leśnym (Dz. U. R. P. nr 75, poz. 533) zostały ustalone zasady wyłączania obszarów leśnych z państwowego gospodarstwa leśnego.

Stosownie do przepisów dekretu, państwowe grunty leśne, przeznaczone pod budowę dróg publicznych tak państwowych, jak i niepaństwowych (samorządowych), powinny być odstępowane na rzecz poszczególnych działów administracji rządowej, związków samorządowych, rządowych i samorządowych instytucyj, zakładów i przedsiębiorstw, posiadających odrębną osobowość prawną, — jedynie na zasadzie odpłatności. Zasady te ustalone są w art. 21 i 33 powołanego dekretu, w brzmieniu ustawy z dnia 16 marca 1937 r. (Dz. U. R. P. nr 21, poz. 130).

Przy przekazywaniu gruntów państwowych pod budowę dróg publicznych niepaństwowych (samorządowych) Dyrekcja Naczelna, doceniając znaczenie, jakie ma dla Państwa kwestia rozbudowy dróg, niejednokrotnie zalecała Dyrekcjom stosowanie jak najdalej idących udogodnień.

W niektórych wypadkach Dyrekcja Naczelna, mając na uwadze również korzyści dla gospodarstwa leśnego, płynące z rozbudowy sieci dróg w danej jednostce administracyjnej, upoważniała poszczególne Dyrekcje do stosowania cen ulgowych przy sprzedaży gruntów związkom samorządowym na cele drogowe.

Ministerstwo Skarbu zajęło jednak stanowisko, że zastosowanie cen ulgowych przy alienacji gruntów państwowych wymaga ustawowego upoważnienia.

Wobec powyższego Dyrekcja Naczelna zwróciła się do Ministerstwa Skarbu z prośbą o podjęcie inicjatywy w sprawie wyjednania aktu ustawodawczego, ogólnie zezwalającego na stosowanie w określonych wypadkach cen ulgowych przy sprzedaży nieruchomości państwowych o wartości, nie przekraczającej 100.000 zł.

W tym stanie rzeczy zechce Dyrekcja, do czasu wyjednania dla Ministerstwa Rolnictwa i Reform Rolnych powyższego upoważnienia ustawowego, — zastosować w sprawach drogowych następujący tymczasowy tryb postępowania:

---

[1]) Zbiór ustaw i rozporządzeń drogowych prof. inż. Nestorowicza tom III str. 77.

[2]) Zbiór ustaw i rozporządzeń drogowych prof. inż. Nestorowicza tom V str. 110.

[3]) Zbiór ustaw i rozporządzeń drogowych prof. inż. Nestorowicza tom V str. 37.

[4]) Zbiór ustaw i rozporządzeń drogowych prof. inż. Nestorowicza tom VI str. 135.

W wypadkach sprzedaży związkom samorządowym gruntów leśnych, projektowanych do zajęcia pod drogi publiczne, należy przede wszystkim wyjednać w każdym poszczególnym wypadku zarządzenie zmiany uprawy leśnej na inny rodzaj użytkowania na tych gruntach i następnie już jako grunty nieleśne wydzierżawiać zainteresowanym związkom samorządowym za opłatą minimalną, do czasu wyjednania wspomnianego wyżej upoważnienia ustawowego.

Po wydaniu takiej ustawy Dyrekcje będą mogły występować z wnioskami o odstąpienie gruntów na cele drogowe po cenach ulgowych.

W związku z powyższym Dyrekcja Naczelna zaznacza, że w umowach dzierżawy należy wyraźnie zastrzec obowiązek związków samorządowych nabycia będącego przedmiotem umowy gruntu po wejściu w życie przepisów, o których mowa.

Dyiekcja Naczelna podkreśla, iż wyżej przytoczone zastrzeżenie Ministerstwa Skarbu dotyczy jedynie spraw sprzedaży związkom samorządowym gruntów państwowych na cele rozbudowy dróg niepaństwowych.

Wobec powyższego w sprawach przekazywania gruntów pod budowę dróg państwowych Dyrekcja Naczelna upoważnia Dyrekcję do zastosowania cen ulgowych przy szacowaniu gruntów, przeznaczonych pod te drogi, o ile budowa ich jest korzystna dla interesów Lasów Państwowych.

W poszczególnych wypadkach specjalnej potrzeby dla Lasów Państwowych budowy projektowanych dróg państwowych, cena gruntów może być obniżona do kwot minimalnych, t.j. do najniższego poziomu cen ustalonych dla nieruchomości ziemskich przymusowo wykupowanych przy przeprowadzaniu reformy rolnej.

W szeregu poprzednich zarządzeń, dotyczących sprzedaży gruntów pod drogi samorządowe, Dyrekcja Naczelna wysuwała konieczność żądania od związków samorządowych zapłacenia również i za grunty z pod starej trasy rozbudowanych dróg w wypadku, gdy prawo własności do tych gruntów danego samorządu nie zostało udowodnione odpowiednimi dokumentami.

Ponieważ jednak przed wojną światową akty prawne w przedmiocie przewłaszczania gruntów państwowych, przeznaczonych na cele drogowe, przeważnie wcale nie były sporządzane, przeto instytucje samorządowe obecnie mają znaczne trudności w odnalezieniu pośrednich dowodów nabycia tych gruntów.

W związku z powyższym Dyrekcja Naczelna po porozumieniu z Ministerstwem Komunikacji, postanowiła nie żądać od związków samorządowych zapłacenia za grunty zajęte pod starą trasę dróg publicznych, przeznaczonych do przebudowy i poszerzenia (pismo z dnia 3.VII. 1937 r. Urz. 1025/1 do Ministerstwa Komunikacji).

Wobec tego zechce Dyrekcja w sprawach odpłatnego przekazania gruntów, zajętych na poszerzenie istniejących dróg publicznych, kwestii starej trasy wcale nie poruszać.

Dyrekcja Naczelna podkreśla, że powyższe nie dotyczy gruntów pozostałych po zaniechanych drogach publicznych, położonych na terenie Lasów Państwowych, która to sprawa zostanie uregulowana specjalnym zarządzeniem po uzgodnieniu z Ministerstwem Komunikacji.

Dyrektor Naczelny Lasów Państwowych:

(—) *Loret.*

206.

Okólnik Ministerstwa Komunikacji z dnia 21 lutego 1938 r. nr 23 wydany w porozumieniu z Ministerstwem Spraw Wewnętrznych, w sprawie zabezpieczenia od zabudowania pasów dróg projektowanych.

Wobec powtarzających się zapytań ze strony Panów Wojewodów w jaki sposób zabezpieczyć należy od zabudowania pasy dróg projektowanych, wyjaśniam po porozumieniu się z Ministerstwem Spraw Wewnętrznych, co następuje:

Sprawa zabezpieczenia od zabudowania pasów dróg projektowanych, których kierunek został zatwierdzony, może być załatwiona na zasadzie art. 39 rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 16 lutego 1928 r. o prawie budowlanym i zabudowaniu osiedli (Dz. U. R. P. nr 23, poz. 202) w brzmieniu ustawy z dnia 14.VII. 1936 r. (Dz. U. R. P. nr 56, poz. 405), który postanawia w ustępach 1, 3 i 4 co następuje:

„W wypadkach, gdy organa powołane do sporządzenia planów zabudowania przystąpiły do sporządzania tych planów, właściwe władze są upoważnione na podstawie uchwały organu uchwalającego gminy do zawieszenia rozpatrzenia prośby o pozwolenie na budowę na okres najwyżej dwóch lat od daty zgłoszenia prośby, o ile projektowana budowa, przebudowa lub zmiana budynków stoi w sprzeczności z zamierzeniami regulacyjnymi i może uniemożliwić urzeczywistnienie tych zamierzeń albo spowodować znaczne trudności w ich urzeczywistnieniu.

W przypadkach wyjątkowych, usprawiedliwionych szczególnymi warunkami, dwuletni termin zawieszenia rozpatrzenia prośby o pozwolenie na budowę, może być przedłużony o jeden rok — w Warszawie decyzją Ministra Spraw Wewnętrznych, w innych miejscowościach — decyzją Wojewody wydaną przy udziale Wydziału Wojewódzkiego z głosem stanowczym.

Postanowienia ustępu poprzedniego nie mają zastosowania do budynków na obszarach gmin wiejskich, z wyjątkiem osiedli o charakterze podmiejskim, przemysłowym i uzdrowiskowym."

Wymieniona wyżej uchwała organu stanowiącego gminy o zawieszeniu rozpatrzenia prośby o pozwolenie na budowę może dotyczyć zarówno pojedyńczego przypadku budowy, projektowanej niezgodnie z zamierzeniami, jak i wogóle niedopuszczalności budowy wbrew zamierzeniom regulacyjnym na pewnym ściśle określonym obszarze, pod tym warunkiem jednak, że zarówno w pierwszym jak i drugim przypadku w uchwale będzie wyraźnie wskazane na czym polega lub może polegać niezgodność z zamierzeniami regulacyjnymi np. na zaprojektowaniu budynku na pasie ulicznym, albo na pasie zawartym pomiędzy linią regulacyjną ulicy a frontową linią zabudowania, oznaczonymi we wstępnym projekcie planu zabudowania.

Wyżej przytoczone postanowienia ustawowe całkowicie zabezpieczają od możliwości zabudowania pasa drogi projektowanej w kierunku, wskazanym na sporządzanym planie zabudowania na przeciąg dwóch lat, a wyjątkowo poza obszarami gmin wiejskich, nie mających charakteru osiedli podmiejskich, przemysłowych i uzdrowiskowych—na przeciąg lat trzech od chwili ogłoszenia o przystąpieniu w myśl art. 25 prawa budowlanego do sporządzenia tego planu. W ciągu tego czasu plan zabudowania może być sporządzony i zatwierdzony przez władze wymienione w art. 33 prawa budowlanego, po czym od dnia podania do publicznej wiadomości, w trybie przewidzianym w art. 35 prawa budowlanego, o zatwierdzeniu planu zabudowania, zabronione jest w myśl art. 46 tegoż prawa wznosić, jako też powiększać i gruntownie przebudowywać istniejące budynki na gruntach przeznaczonych w tym planie na przeprowadzenie arteryj komunikacyjnych.

Jeżeli więc projektowany kierunek drogi leży na obszarze, nie objętym prawomocnym planem zabudowania, to należy spowodować, aby władze, upoważnione w myśl art. 21 prawa budowlanego do sporządzenia planów zabudowania, przystąpiły do sporządzenia bądź ogólnego, bądź wspólnego planu zabudowania (art. 8 prawa bud.), obejmującego pas gruntu, potrzebny pod przyszłą arterię komunikacyjną. Pas gruntu, objęty planem zabudowania może być w tym przypadku ograniczony dwoma liniami, równoległymi do osi drogi, projektowanej do budowy lub poszerzenia, przeprowadzonymi w takiej odległości, jaka jest potrzebna do zabezpieczenia pasa drogowego od zajęcia przez nowo wznoszone budowle.

Następnie, po ogłoszeniu o przystąpieniu do sporządzenia planu zabudowania według wymagań art. 25 prawa budowlanego, należy uzyskć uchwały odnośnych organów stanowiących gmin i spowodować, aby władze wymienione w art. 39 tegoż prawa (patrz również tytuł IX, rozdział 1 prawa budowlanego w brzmieniu noweli z 1936 r.), zawiesiły na okres 2 lat rozpatrywanie próśb o pozwolenie na takie budowle, któreby stały w sprzeczności z zamierzeniami regulacyjnymi na pasie gruntu, po którym przebiega projektowana ateria drogowa.

Koszty związane ze sporządzeniem omawianych planów zabudowania powinny być pokrywane z tych samych funduszów, z jakich pokrywa się, lub będzie się pokrywało wydatki związane z budową i utrzymaniem drogi, której kierunek zabezpiecza się od zabudowania.

Nr DB-3d/19.

207.

Okólnik Ministerstwa Komunikacji z dnia 11 lutego 1938 r. nr 24 w sprawie koloru kart kontroli opłat w Województwie Śląskim.

Ministerstwo Komunikacji zawiadamia, że Śląski Urząd Wojewódzki w Katowicach omylkowo wydrukował karty kontroli opłat na rzecz P. F. Dr. na rok 1938/39 jak i w r. ub. na papierze koloru jasno zielonego zamiast na papierze różowym.

Ze względów oszczędnościowych karty, te pomimo różnicy koloru, Ministerstwo Komunikacji uznało za ważne o czym należy powiadomić odpowiednie władze i organy, które mają zlecony nadzór nad ruchem drogowym.

Nr DR-3/24.

DZIAŁ DRÓG WODNYCH I HYDROGRAFII.

208.

Okólnik Ministerstwa Komunikacji z dnia 16 lutego 1938 r. nr 25 w sprawie wykazów przedsiębiorstw żeglugowych na śródlądowych drogach wodnych.

Ministerstwo Komunikacji zarządza przedkładanie corocznie wykazu przedsiębiorstw i przedsiębiorców, uprawiających żeglugę w ubiegłym sezonie nawigacyjnym na podległych Urzędom Wojewódzkim drogach wodnych śródlądowych.

Wykazy te należy zestawiać na formularzach według załączonego wzoru i przedkładać, z powołaniem się na niniejszy okólnik, najpóźniej do dnia 30 stycznia każdego roku, następującego po sprawozdawczym.

W rubryce 2 wykazu należy zamieścić wszystkie przedsiębiorstwa żeglugowe, które

posiadają na podległych Urzędom Wojewódzkim drogach wodnych bądź to siedzibę centrali, bądź oddziały, oraz wszystkich przedsiębiorców, którzy na tych drogach uprawiają żeglugę lub obrali dla swych statków miejsce stałego postoju. Nie należy natomiast zamieszczać żeglarzy, posiadających statki i łodzie o powierzchni poniżej 20 m^2, jak również właścicieli statków i łodzi nieprzeznaczonych do zarobkowego przewozu osób lub ładunków (łodzie żwirarskie, łodzie używane dla własnych potrzeb gospodarczych) — oraz przedsiębiorców przewozów promami z brzegu na brzeg przeciwległy.

W rubrykach 3 i 4 należy wykazywać zarówno tabor stanowiący własność danego przedsiębiorstwa lub przedsiębiorcy, jak i tabor przez to przedsiębiorstwo dzierżawiony od poszczególnych właścicieli na cały sprawozdawczy okres nawigacyjny, lub na przeważną część tego okresu. Żeglarzy, którzy wydzierżawiali swe statki innym przedsiębiorcom na cały okres nawigacyjny, nie zamieszcza się w rubryce 2. Żeglarze, którzy swe statki wydzierżawiali innym przedsiębiorcom lub przedsiębiorstwom tylko sporadycznie (na jeden kurs lub na jeden miesiąc), a podczas reszty okresu nawigacyjnego uprawiali żeglugę na własną rękę, powinni być wykazani w rubryce 2, jako samodzielni przedsiębiorcy, przy czym w rubryce „Uwagi" należy w miarę możności zaznaczyć w ciągu jakiego czasu pracowali w charakterze podnajemców i w jakich przedsiębiorstwach.

Przy podziale taboru na rodzaje, przewidziane w rubrykach 3 i 4 wykazów, należy kierować się wskazówkami podanymi w § 11 Instrukcji Ministra Komunikacji o przeprowadzeniu rejestracji i o wykazach statystycznych statków i łodzi żeglugi śródlądowej (Dz. Urzędowy Min. Kom. nr 28, poz. 150 z roku 1935).

Odnośnie przedsiębiorstw żeglugowych, należy w rubryce „Uwagi" zamieścić wszelkie dane, jakie Urząd Wojewódzki posiada o tych przedsiębiorstwach, a więc charakter przedsiębiorstwa (własność prywatna, S-ka akc., S-ka z ogr. odp. itp.) skład właścicieli, względnie posiadaczy portfeli akcyj, nazwiska kierowników głównego zarządu i oddziałów, wysokość kapitału zakładowego itd.

Do wykazów należy dołączyć rozkłady jazdy przedsiębiorstw, uprawiających stałe kursy, jeżeli takie rozkłady zostały przez przedsiębiorstwo wydane drukiem, albo wskazać gdzie rozkłady zostały ogłoszone lub w jaki sposób opublikowane.

Równocześnie traci moc obowiązującą okólnik Ministerstwa Komunikacji z dnia 26.XI. 1935 r. nr Ż-VII-444/16/35.

Nr Z-I-21/4/38.

URZĄD WOJEWÓDZKI

w..

Załącznik do okólnika Ministerstwa Komunikacji Nr 25.

W Y K A Z

przedsiębiorstw i przedsiębiorców, uprawiających żeglugę na polskich drogach wodnych śródlądowych w okresie nawigacyjnym w 19......... r.

Nr kolejny	Nazwa i siedziba przedsiębiorstwa albo nazwisko, imię i miejsce zamieszkania przedsiębiorcy	Tabor będący w dyspozycji										
		Statki z własnym napędem mechanicznym									Statbi bez	
		Osobowe i towarowo-osobowe				Towarowe			Holowniki		Barki	
				Dopuszczalna								
		ilość	siła maszyn	ilość osób	ilość ładunku w tonnach	ilość	siła maszyn	dopuszczalna ilość ładunku w tonnach	ilość	siła maszyn	ilość	dopuszczalna ilość ładunku w tonnach
1	2	3									4	

przedsiębiorstwa					Droga wodna lub odcinki tej drogi na których odbywa się żegluga, z podaniem przystani końcowych	Rodzaj ruchu (osobowy, towarowy, osobowo-towarowy, holowniczy)	Czy ruch odbywa się codziennie, czy też w określone dnie tygodnia lub sporadycznie	Data rozpoczęcia i zakończenia ruchu w sprawozdawczym okresie nawigacyjnym	UWAGI:
własnego napędu mechaniczego									
Krypy		Galary		Przystanie pływające ilość					
ilość	dopuszczalna ilość ładunku w tonnach	ilość	dopuszczalna ilośc ładunku w tonnach						
4					5	6	7	8	9

209.

Okólnik Ministerstwa Komunikacji z dnia 16 lutego 1938 r. nr 26 w sprawie ewidencji przepraw na wodach żeglownych.

Ministerstwo Komunikacji zarządza prowadzenie przez zainteresowane Urzędy Wojewódzkie ewidencji i nadsyłanie do Ministerstwa Komunikacji — Biura Dróg Wodnych — wykazów przepraw (promów i brodów) istniejących na wodach będących pod zarządem podległych Państwowych Zarządów Wodnych.

Wykazy powinny być zestawiane według wzorów podanych w załącznikach nr nr 1 i 2 i obejmować tylko przeprawy przez wody uznane za żeglowne (art. 261 ustawy wodnej Dz. U. R. P. z 1928 r. nr 62, poz. 574).

Uwzględnić przy tym należy tylko przewozy leżące w trakcie dróg o nawierzchni twardej i w trakcie dróg gruntowych o szerokości powyżej 6 m, oraz brody stałe, wykorzystywane przez miejscową ludność dla przejścia, przegonu bydła lub przejazdu furmankami, a zatem nie powinny być umieszczane w wykazach przewozy gospodarskie, służące do połączenia gruntów położonych po obu stronach rzeki, przewozy w trakcie dróg prywatnych i w ogóle w trakcie dróg o szerokości do 6 m, jak również nie powinny być umieszczane miejsca płytkie, z których ludność miejscowa nie korzysta dla przeprawy przez rzekę.

Przy wypełnianiu rubryk 3 i 4 wykazu przewozów należy podawać to województwo, względnie to starostwo gdzie pozostają na noc, albo przeważnie przebywają promy lub łodzie przewozowe. Jeżeli przedsiębiorstwo przewozowe nie ma stałej siedziby i łodzie lub promy zatrzymują się raz na jednym, innym zaś razem na drugim brzegu, a rzeka w miejscu przewozu stanowi granicę dwu województw lub starostw, wówczas należy wykazywać oba województwa lub starostwa.

Do powyższych wskazówek należy stosować się również i przy wskazywaniu miejscowości w rubryce 5-tej. Ponadto w rubryce tej należy wskazywać od jakiego punktu zaczyna się kilometrowanie danej rzeki (od granicy Państwa, od ujścia do . . . .) od Pińska, od ujścia Przemszy itd.).

Przy wypełnianiu rubryki 6-tej należy rozróżniać dwa rodzaje przewozów:

1) przewozy służące wyłącznie dla przewozu ludzi, a więc łodzie lub statki przeważnie nie na uwięzi, nie posiadające pomostu, na który mogą wjeżdżać furmanki,

2) przewozy przeznaczone zarówno dla przewozu ludzi jak i zwierząt lub furmanek i w tym celu posiadające pomost, urządzony na statku lub na jednej albo na dwóch łodziach (galarach) oraz stosowne urządzenia na obu brzegach dla wjazdu na prom i wyjazdu furmanek.

W pierwszym wypadku należy w rubryce 6-tej podawać „łódź przewozowa", w drugim zaś wypadku „Prom", dodając w obu wypadkach „na uwięzi", jeżeli obiekt pływający danego przewozu porusza się na linie lub łańcuchu.

Rodzaj napędu — rubryka 7-ma — należy podawać albo „ręczny" albo „parowy" lub „motorowy."

W rubryce 8 i 9 podaje się największą długość i największą szerokość obiektu pływającego danego przewozu a więc dla promu na 2 łodziach podaje się długość łodzi, przeważnie bowiem dziób i rufa łodzi wystaje ponad pomost i szerokość pomostu, gdyż w tym kierunku przeważnie pomost wystaje po za zewnętrzne burty łodzi.

W rubryce 10-tej nie należy podawać iloczynu największej długości przez największą szerokość, jak to miało miejsce w wielu wypadkach w wykazach nadesłanych do Ministerstwa, lecz należy podawać powierzchnię pomostu promu (między barierami), która faktycznie może być przeznaczona dla ładunku, ustawiania furmanek, zwierząt lub ludzi.

Powierzchnię tę należy podawać w pełnych m^2 odrzucając ułamki m^2.

Z powyższego wyjaśnienia wynika, że w wypadkach, gdy przewóz jest przeznaczony wyłącznie dla ludzi (łódź przewozowa) w rubryce 10-tej nie podaje się powierzchni ładownej, bowiem ilość ładunku jaką możnaby umieścić w takiej łodzi będzie widoczna w rubryce 11-tej.

W rubryce 11-tej podaje się obciążenie w tonnach przy największym dopuszczalnym zanurzeniu promu lub łodzi przewozowej oraz ogólną ilość osób jaka może być jednocześnie przewożona w pozycji stojącej, przy czym nie mogą być przekroczone normy największego dopuszczalnego zanurzenia statku i normy stateczności.

W wykazach brodów w rubryce 3-ciej należy podawać województwo na obu brzegach, w rubryce 5-tej wskazywać długość odcinka rzeki, który jest używany jako bród a długość brodu (rubryka 6) powinna odpowiadać szerokości rzeki w danym miejcu.

W rubryce 9-tej wykazu brodów należy rozróżnić dwa zasadnicze rodzaje: bród dla furmanek i bród dla ludzi lub zwierząt, to jest taki, przez który bądź to z powodu stromych brzegów, bądź z powodu nierówności dna, przejazd furmanek jest bardzo utrudniony lub nawet zupełnie niemożliwy.

Corocznie do dnia 10 stycznia należy podawać Ministerstwu Komunikacji wszelkie zmiany zaszłe w ciągu roku ubiegłego.

Niezależnie od egzemplarzy wykazów corocznie uaktualnianych i przesyłanych do Ministerstwa Komunikacji, drugie egzemplarze wykazów, względnie pism uaktualniających wykazy, mają być przesyłane do D. O. K., leżących na obszarze działania podległego Urzędowi Wojewódzkiemu — Wydziału Dróg Wodnych, względnie Oddziału Wodnego Wydziału Komunikacyjno-Budowlanego.

Równocześnie tracą moc obowiązującą zarządzenia Ministerstwa Komunikacji z dnia 19.XII. 1934 r. Nr Ż-VII-439/13/1934 r. i z dnia 11 września 1935 r. Nr Ż-VII-439/13/35 w tej samej sprawie.

Nr Ż-I-21/5/38.

Załącznik Nr 1 do okólnika Ministerstwa Komunikacji Nr 26.

WYKAZ PRZEWOZÓW.

Nr kolejny	Rzeka	Województwo	Starostwo	Kilometr i nazwa miejscowości, przy której istnieje przewóz	Dane techniczne o łodziach lub statkach						UWAGI
					Rodzaj przewozu (dla ludzi, zwierząt)	Rodzaj napędu	Długość	Szerokość	Powierzchnia ładowna w m^2	Obciążenie w tonnach w ilości osób	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12

Załącznik Nr 2 do okólnika Ministerstwa Komunikacji Nr 26.

WYKAZ BRODÓW.

Nr kolejny	Rzeka	Województwo	Kilometr i nazwa miejscowości, przy której istnieje bród	Dane o brodach							UWAGI
				Szerokość	Długość	Głębokość	Przeciętna szybkość prądu	Rodzaj (dla kogo)	Podłoże (jakość gruntu)	Pory roku, w których nadaje się do przebycia	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12

SPROSTOWANIE.

Ustęp 1 zarządzenia Ministra Komunikacji z dnia 21 stycznia 1938 r. (Dz. Urz. M. K. Nr 9, poz. 81) winien brzmieć:

„W przepisach o podziale czynności w D. O. K. P. (Dz. Urz. M. K. z 1934 r. Nr 9, poz. 54) § 5 pkt 12) otrzymuje brzmienie:

„12) zawieranie, w porozumieniu z biurem finansowym i prawnym, umów o roboty i dostawy, z wolnej ręki do wysokości 5.000 zł, a przez naczelników służby drogowej do wysokości 10.000 zł, w drodze zaś przetargu przez wszystkich naczelników do wysokości 30.000 zł w jednym przypadku;".

Nr O. Org. 132/10/38.

Adres Redakcji:

Ministerstwo Komunikacji ul. Chałubińskiego 4, Gabinet Ministra, pokój 27, tel. 552.00, wewn. 101.

Adres Administracji:

Administracja Wydawnictw Ministerstwa Komunikacji ul. Chałubińskiego 4, pokój Nr 123, II p. tel. 8.26.28 Konto czekowe PKO. Nr 30.658.

Warunki prenumeraty w kraju: rocznie zł 8.—; półrocznie zł 4.—; kwartalnie zł 2.—; cena numeru 50 gr.

Do nabycia w Administracji Dz. Urz. M. K. lub w Administracji Dz. Zarz. D. O. K. P. Prenumeratę wpłaca się z góry przed rozpoczęciem kwartału, półrocza lub roku. Reklamacje z powodu nieotrzymania pojedynczych numerów Dz. Urz. M. K. wnosi się do właściwych urzędów pocztowych, najpóźniej 3-go dnia po otrzymaniu następnego z kolei numeru Dziennika. Reklamacji spóźnionych lub wniesionych w sposób niewłaściwy nie uwzględnia się.

Cena ogłoszeń: od wiersza zł 1; za stronę zł 100.

Ogłoszenia prywatne można umieszczać tylko na luźnych kartkach dołączonych do Dziennika. Administracja Dziennika nie odpowiada za niedotrzymanie terminu ogłoszenia.

WYDAWNICTWO MINISTERSTWA KOMUNIKACJI.

Drukarnia Państwowa Nr 97122. 7.III.38. 8400.